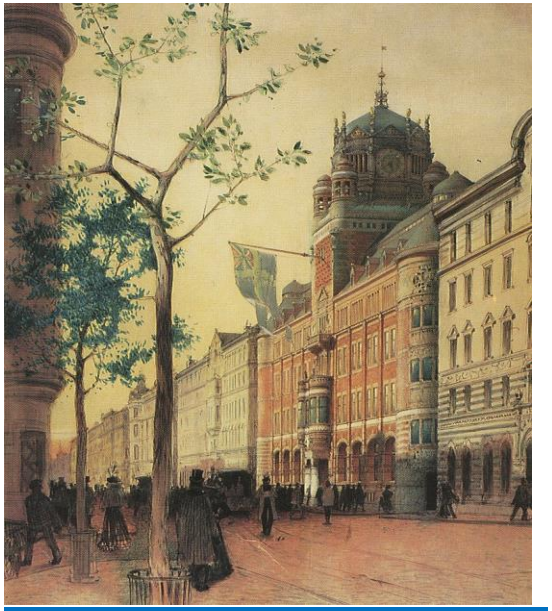
Svenska Postverkets Historia

Svenska Postverket

Postverket i Sverige var mellan **1636** och **1994** ett statligt affärsverk för transport av brev och paket. Postverket utvecklades under 1900-talet till ett så kallat affärsdrivande verk och omvandlades den 1 mars **1994** till det helstatliga aktiebolaget Posten AB.

Tidig historia

Post har i Sverige förmedlats av flera olika typer av ämbeten och yrkesgrupper. Ett av de äldsta dokument som pekar på en brevförsändelse i Sverige är ett postiljonkvitto skrivet **1564** för kung Erik XIV:s räkning. Långt före den allmänna postens postföring fanns kurirposten som upphörde på 1650-talet. På medeltiden fanns också så kallad klockarepost vilket var en brevbäringsskyldighet som ingick i klockaretjänsten, något som inte upphörde förrän **1888**. Det fanns också så kallad kyrkopost vilken fortfarande på mitten av **1800-talet** sköttes av kyrkan. Annan postföring var soldatposten, sjöposten, kronoposten och fältposten där den senare förekom på ett organiserat sätt redan under trettioåriga kriget.



Centralposthuset i Stockholm.

Svenska Postverket

Symboler 1912 - 2001

Anders Wechel förste chefen (1636), född omkring 1590 i Frankfurt am Main, död 1637 i Stockholm, var en svensk generalpostmästare och bokmålare. Wechel var vid början av 1630-talet svensk postmästare i Leipzig. Vid sidan av sin posttjänst var han verksam som svensk kunskapare inom militära och politiska händelser i Tyskland som han sammanställde i veckorapporter till den svenska regeringen.

Den svenska regeringen ville skapa en helt oberoende svensk posthantering i trettioåriga krigets Tyskland och senare blev Wechel även postmästare vid det svenska postkontoret i Hamburg. Anders Wechel fick endast inneha chefskapet ett år, han avled redan 1637.

Svenska Postverket

Postverket under 1600-talet

Postverket grundades den 20 februari 1636, då drottning Kristinas förmyndarregering, på Axel Oxenstiernas initiativ.

Redan under de tidigare Vasakungarnas regeringar och även dessförinnan skickades bud på de stora landsvägarna, som ledde från Stockholm till fogdarnas residens i provinserna eller över gränserna ut till grannländerna, med kungens, de högsta ämbetsmännens och ibland även hovpersonalens brev. Övriga invånare varken kunde eller fick använda dessa "brevdragare". När färden gick över landgränserna, sökte de upp kungens och rikets agenter hos främmande furstehov eller på de stora handelsorterna och utbytte förutom brev och allmänna skrivelser även nyheter och upplysningar. På detta sätt uppstod efter hand en någorlunda regelbunden postförbindelse mellan Sverige och utlandet över Markaryd vid gränsen till dåvarande danska Halland. **1684–1685** inrättades även regelbunden posttrafik mellan Stralsund i Pommern och Ystad med postjakter en gång i veckan. Postverket förlänades **1654 -1661** till riksrådet Wilhelm Taube i egenskap av "generalrikspostmästare".

Svenska Postverket

1662–1669 återförstatligades det och leddes av den tyskfödde **Johan von Beijer,** som redan före Taube varit anställd som postchef. **1673** bortförlänades postkassan igen, då till rikskanslern **Magnus Gabriel de la Gardie**, men indrogs **1677** åter till kronan. Sedan förvaltades verket någon tid direkt under Kanslikollegium, men **1697** överlät kollegiet styrningen till ett överpostdirektörsämbete. Förteckning över innehavare av detta ämbete **(1697–1850)** återfinns under ordet överpostdirektör.

Under den första tiden var det mottagaren av en försändelse som hade att erlägga försändelseavgiften. **1685** införde postverket stämplar på brev, bland annat ett B i oval med krona över för betalda försändelser, och ett F i oval med krona över för fribrev.

På särskilt brådskande försändelser skrevs NB, vilket står för Nota bene eller ordet "Cito" upprepat ett flertal gånger. Det äldsta kända citobrevet är från **1636** och de senaste från **1711.**

Magnus Gabriel de la Gardie

Johan von Beijer var av tysk härkomst, född den 10 maj 1606 i Berlin, död den 13 september 1669 i Stockholm. Han kom i svensk tjänst 1632-33 som kanslist hos rikskanslern Axel Oxenstierna, och flyttade 1636 till Sverige.

Svenska Postverket

Postverket under 1700- och 1800-talet

En av Karl XII **1718** påbjuden sammanslagning av post- och skjutsväsendet skulle, om den icke av ekonomiska skäl visat sig outförbar, ha blivit av genomgripande betydelse.

Efter cirka **1710** skrevs på brådskande post anteckningar som "Fort utan Hinder", "Fort, Hastar" eller "Detta genom Natt och Dag". Mot senare delen av århundradet börjar så kallade fjäderbrev dyka upp. Dessa brådskande försändelser är försedda med en eller flera fastsatta små fågelfjädrar på kuvertet vilket skulle symbolisera fart. Detta bruk blev mycket vanligt under **1800-talet** och det vanligaste var en fjäder.
1716 inrättades ordinarie posttrafik mellan Gotland och fastlandet med postjakter. **1807** anslogs även ett särskilt posthemman för postförsändelser mellan Öland och fastlandet med postjakt. **1827** inrättades så kallad "snällpost", som innebar att post kunde skickas med gästgivarskjuts mellan skjutsstationerna.

1830 kom nya direktiv som gav möjlighet att i första hand använda gästgivarskjuts i stället för postskjuts för befordring av brev. **1860** anslogs medel för inrättande av särskilda postdiligenser. **1859** inordnades en särskild järnvägspost och **1863** särskilda järnvägspostexpeditioner.
År **1809–1833** stod posten under överuppsikt av Kanslistyrelsen, var sedan till **1840** underordnad handels- och finansexpeditionen av Kunglig Majestäts kansli. **1900** under Civildepartementet.
Lantbrevbäring infördes i Sverige **1877.** **1874** upphörde kronobrevbäringen och Postverket övertog ansvaret för dessa försändelser. Brevbäring, utdelning av de ankommande breven på deras adresser, hade inletts i **Stockholm** redan på **1670-talet**, men dröjde i det övriga landet. **Göteborg 1861, 1864 f**anns brevbärare i 48 av Sveriges städer. Under **1900-talet** infördes sådan lokalbrevbäring i alla Sveriges städer.

Svenska Postverket

Postverket under 1900-talet

Postverket lät i början av **1900-talet** införa nya centralposthus i Stockholm och Malmö ritade av Ferdinand Boberg. I Göteborg följde ett centralposthus **1925.** Postens diligenstrafik var Postverkets egen bussrörelse som inrättades år **1923.**
1912 infördes en enklare form av brevbäring i villaområden genom introduktionen av postlådor som placerades längs brevbärarens linjer. Under Julius Juhlins ledning av postverket rationaliserades ämbetsverket och blev ett affärsdrivande verk.
Postbanken drevs av Postverket fram till **1974.** Verksamheten startades under namnet Postsparbanken enligt en regeringsförordning **1884, 1912** blev man ett självständigt ämbetsverk och **1920** infogades verksamheten som en del av Postverket. Postbilen Tjorven tillverkades av Kalmar Verkstad AB (KVAB) i Kalmar **1969–1971** på uppdrag av Postverket. Tomteboda postterminal uppfördes **1980–1983.**

Postens ljudbrev var ett projekt som Posten hade på tidigt **1980-tal.** Det var ett färdigt paket med en färdigfrankerad vadderad gul påse innehållande ett vanligt kassettband där man kunde tala in sin hälsning. Tidigare fanns lördagsutbärning. Den upphörde 28 mars **1987.** Extra anställda (ofta ungdomar) hade goda extra inkomster på grund av tjänst som s k lördagsbrevbärare. Fyra lördagar kunde **1968** ge en nettoinkomst på 800 kr (efter skatt) och det var bra betalt då. Arbetet med postrundan var från början en bestämd tidsåtgång oavsett hur snabb olika brevbärare var. Betalningen var för den tiden distriktet hade tilldelats.
Exempel kl, 13.00. Man kunde vara klar kl. 11.00 som exempel. Sommartid ett eftertraktat sommarjobb. Då oftast lördagsbrevbärare även fick sommarjobb. År **1994** omvandlades Postverket till ett helstatligt aktiebolag och bytte samtidigt namn till Posten AB.

Svenska Postverket

De första fastställda symbolerna

Den symbol för posten, posthornet, som använts från **1636** varierade stort i utformning. Ibland var klockstycket riktat åt vänster, ibland åt höger. Kronans placering och storlek varierade också. Först den 11 april **1912** beslutade sig Postverket för ett enhetligt utseende av symbolen. En av orsakerna till att man ville fastställa symbolens utseende var en vilja att hålla samman en alltmer växande myndighet, med ett flertal olika rörelsegrenar. Den fastställda symbolen skulle bestå av ett krönt posthorn. Posthornet skulle när det framställdes i färg utföras i gult eller förgyllt. Kronan kunde färgläggas enligt lagen om rikets vapen. Posthornets klockstycke skulle från och med **1912** alltid vara riktat åt vänster. Vid samma tid som symbolens utseende fastställdes, övergick posthornet allt mer från att vara ett praktiskt föremål till att bli bara en symbol. Möjligheten att rekvirera posthorn upphörde under **1920-talet.** Kronan i **1912** års symbol var inte bara mycket detaljrik med pärlor, stenar och kronfoder, den var också stor i förhållande till posthornet. Riksheraldikerna meddelade att han ville göra symbolen enklare och höja kronan över hornet. Den 2 april **1937** fick professor Olle Hjortzberg i uppdrag att utarbeta förslag till en ny symbol.

Svenska Postverket

Generaldirektörer för Postverket 1850–1994

1850 Hugo Adolf Hamilton (1802–1871)
1850–1867 Otto Wilhelm Staël von Holstein (1802–1884)
1867–1889 Adolf Wilhelm Roos (1824–1895)
1889–1907 Edvard von Krusenstjerna (1841–1907)
1896–1902 Frans Herman Schlytern (1843–1934) (tf)
1903–1907 Richard Ossbahr (1853–1936) (tf)
1907–1925 Julius Juhlin (1861–1934)
1926–1946 Anders Örne (1881–1956)
1947–1964 Erik Swartling (1900–1985)
1965–1973 Nils Hörjel (1917–2006)
1973–1982 Ove Rainer (1925–1987)
1983–1988 Bertil Zachrisson (född 1926)
1988–1994 Ulf Dahlsten (född 1946)

Svenska Postverket

Scania-Vabis, från omkring 1920

Scania-Vabis 3243, från 1929

Scania-Vabis 2B21, skvader från 1949

Scania-Vabis B71, lastrumsbuss från omkring 1960

Svenska Postverket

Svensk postdiligens från 1860-talet

Svensk postdiligens från 1864

Svensk postdiligens av kaleschtyp från 1880-talet

I Sverige där postens befordran sedan **1636** var en skyldighet för vissa bönder, uppstod frågan om att även befordra passagerare på allvar först i början av **1800-talet** och då i kombination med frågan om att få postföringen avförd från jordbruket. Detta främst på grund av att subventionerade persontransporter redan ombesörjdes genom skjutsväsendet. **1831** var starten för en diligensrörelse i postverkets regi. På grund av olönsamhet drogs emellertid linjen in redan **1835**. Först **1850** återupptogs, till en början försöksvis, postverket en egen diligenstrafik. **1867 t**illryggalades cirka 60 procent av all post per landsväg med postdiligens.

Svenska Postverket

Svensk postdiligens från 1860-talet

Runt sekelskiftet 1900 exploderade formligen vykortens popularitet. 1897 sändes 6.360.000 brev med postverkets brevkort, 1.330.000 privattryckta affärsbrevkort och 1.040.000 vykort. 1903 sändes 8.900.000 brev med postverkets brevkort, 1.550.000 privattryckta affärsbrevkort och 37.810.000 vykort.

Det äldsta kända svenska gratulationskortet skickades lokalt inom Kristinehamn den 9 december 1882, frankerat med ett treöres frimärke. Vid en auktion den 17 mars 1996 slutade budgivningen på detta vykort på 15 000 kronor. Det äldsta kända vykortsmotivet i Sverige är tecknat och visar en förgätmigej-kvist med texten "Jag gratulerar". Det skickades från Leufsta Bruk den 27 februari 1884.

Vykort av Linnéstatyn i Stockholm, skickat till Skellefteå och poststämplat i Burträsk 24 oktober 1903. På den här tiden måste meddelandet skrivas på bildsidan - baksidan fick bara användas för adressen.